

РЕГУЛЯТОРНЫЕ МЕХАНИЗМЫ СОБЛЮДЕНИЯ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ВОДИТЕЛЯМИ

Э.Б.Закирова¹, Е.В.Zakirova², E.B.Zakirova³

1. Независимый соискатель (PhD) кафедры Психологии, факультета Социальных наук Национального университета Узбекистана имени Мирзо Улугбека

2. Mustaqil tadqiqotchi (PhD) O'zbekiston Milliy universiteti, Ijtimoiy fanlar fakulteti, Psixologiya kafedrası

3. Independent Researcher (PhD) National University of Uzbekistan, Faculty of Social Sciences, Department of Psychology

Mas'ul muallif: Закирова

Эльвина Баходировна,
Независимый соискатель (PhD)
кафедры Психологии,
факультета Социальных наук
Национального университета
Узбекистана имени Мирзо
Улугбека.

Received: 12 Oktabr 2026

Accepted: 17 Oktabr 2026

Published: 22 Oktabr 2026

Copyright: © 2026 by the
author(s). Licensee Buxoro xalqaro
universiteti ilmiy axborotnomasi.

Iqtibos uchun: Закирова, Э. Б.
РЕГУЛЯТОРНЫЕ МЕХАНИЗМЫ
СОБЛЮДЕНИЯ ДОРОЖНОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ ВОДИТЕЛЯМИ /
Э. Б. Закирова, Е. В. Zakirova, E. B.
Zakirova // Buxoro xalqaro
universiteti ilmiy axborotnomasi.
— 2026. — Т. 10, № 2. — В.
138–141.

Аннотация. В статье рассматриваются взаимосвязи осознанной саморегуляции поведения и когнитивной регуляции эмоций с соблюдением дорожной безопасности водителями. Актуальность обусловлена необходимостью изучения психологических факторов, связанных с безопасным поведением водителей как активных участников дорожного движения. Эмпирическое исследование проведено на выборке из 502 водителей, в процессе исследования изучались показатели осознанной саморегуляции поведения, когнитивной регуляции эмоций и соблюдения дорожной безопасности. Результаты показали, что взаимосвязи обнаруживаются для характеристик осознанной саморегуляции (программирования действий, настойчивости, гибкости и общего уровня саморегуляции). Выявлены отдельные взаимосвязи между стратегиями когнитивной регуляции эмоций и показателями дорожной безопасности. Результаты подчеркивают значимость изучения личностно-регуляторных характеристик водителей и могут быть использованы при разработке программ и моделей психологической профилактики нарушений правил дорожного движения.

Ключевые слова: дорожная безопасность, водители, саморегуляция, когнитивная регуляция эмоций, личностно-регуляторные характеристики, дорожное поведение, правила дорожного движения, психологическая профилактика.

HAYDOVCHILAR TOMONIDAN YO'L HARAKATI XAVFSIZLIGINI TA'MINLASH UCHUN TARTIBGA SOLISH MEKANIZMLARI

Annotatsiya. Maqolada haydovchilarning yo'l harakati xavfsizligiga rioya etishi bilan xulq-atvorni ongli ravishda o'zini o'zi tartibga solish va emotsiyalarni kognitiv tartibga solish o'rtasidagi o'zaro bog'liqliklar ko'rib chiqilgan. Tadqiqotning dolzarbligi yo'l harakatining faol ishtirokchilari sifatida haydovchilarning xavfsiz xulq-atvori bilan bog'liq psixologik omillarni o'rganish zarurati bilan belgilanadi. Empirik tadqiqot 502 nafar haydovchi ishtirokida o'tkazilib, tadqiqot jarayonida xulq-atvorni ongli ravishda o'zini o'zi tartibga solish, emotsiyalarni kognitiv tartibga solish hamda yo'l harakati xavfsizligiga rioya etish ko'rsatkichlari o'rganilgan. Tadqiqot natijalari xulq-atvorni ongli ravishda o'zini o'zi tartibga solish xususiyatlari (harakatlarni dasturlashtirish, qat'iyatlilik, moslashuvchanlik va o'zini o'zi tartibga solishning umumiy darajasi) bilan yo'l harakati xavfsizligiga rioya etish o'rtasida o'zaro bog'liqliklar mavjudligini ko'rsatdi. Shuningdek, emotsiyalarni kognitiv tartibga solish strategiyalari va yo'l harakati xavfsizligi ko'rsatkichlari o'rtasida ayrim o'zaro bog'liqliklar aniqlandi. Olingan natijalar haydovchilarning shaxsiy-regulyativ xususiyatlarini o'rganish muhimligini ta'kidlaydi hamda yo'l harakati qoidalarini buzish holatlarining psixologik profilaktikasiga qaratilgan dasturlar va modellarni ishlab chiqishda qo'llanilishi mumkin.

Kalit so'zlar: yo'l harakati xavfsizligi, haydovchilar, o'zini o'zi tartibga solish, emotsiyalarni kognitiv tartibga solish, shaxsiy-regulyativ xususiyatlar, yo'l harakatidagi xulq-atvor, yo'l harakati qoidalari, psixologik profilaktika.

REGULATORY MECHANISMS FOR ENSURING ROAD SAFETY COMPLIANCE AMONG DRIVERS

Abstract. This article examines the relationships between conscious behavioral self-regulation, cognitive emotion regulation, and drivers' adherence to road safety practices. The study is motivated by the need to investigate psychological factors associated with the safe behavior of drivers as active road users. An empirical study was conducted on a sample of 502 drivers, assessing indicators of conscious behavioral self-regulation, cognitive emotion regulation, and road safety compliance. The results revealed associations involving characteristics of conscious self-regulation (action programming, persistence, flexibility, and the overall level of self-regulation). Specific links were also

identified between cognitive emotion regulation strategies and road safety indicators. These findings underscore the importance of studying drivers' personality-regulatory characteristics and can inform the development of programs and models for the psychological prevention of traffic violations.

Keywords: road safety, drivers, self-regulation, cognitive emotion regulation, personality-regulatory characteristics, driving behavior, traffic regulations, psychological prevention.

Введение. Обеспечение безопасности дорожного движения представляет собой комплексную социальную и психологическую проблему, решение которой требует не только совершенствования нормативно-правовой базы регулирования и технических средств обеспечения, но и глубокого понимания психологических механизмов, определяющих поведение водителя. Соблюдение требований безопасности во многом определяется особенностями того, как водитель воспринимает дорожную ситуацию и оценивает возможные последствия своих действий, управляет эмоциональными реакциями и регулирует собственное поведение в условиях дорожной среды. Управление транспортным средством предъявляет высокие требования к водителю. Существенную роль могут играть индивидуальные особенности саморегуляции, способности к планированию и оценке результатов деятельности, гибкости поведения и зависит от способов когнитивной регуляции и эмоциональных состояний. Изучение регуляторных механизмов, обеспечивающих организацию и контроль поведения водителя, имеет особую значимость. Способность ставить цели, моделировать значимые условия дорожной ситуации, программировать последовательность своих действий, оценивать полученные результаты и корректировать поведение может быть связана с тем, насколько последовательно водитель реализует требования безопасности в реальных дорожных условиях. Не менее важным аспектом выступает когнитивная регуляция эмоций, определяющая способы осмысления, интерпретации ситуаций, вызывающих эмоциональное напряжение. В связи с этим изучение стратегий когнитивной регуляции эмоций в совокупности позволяют расширить представления о психологических механизмах соблюдения дорожной безопасности.

Литературный обзор. Понятие дорожной безопасности в законодательстве нашей страны определяется как состояние защищенности всех участников дорожно-транспортной среды от возможных негативных последствий [1]. Здесь можно рассмотреть различные меры, направленные на предупреждение ситуаций аварийности, например: правовые, организационные, технические, медицинские, психологические, на снижение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий (ДТП), формирования необходимых личностных и регуляторных характеристик безопасного поведения водителей, пешеходов, сотрудников министерств и ведомств задействованных в сфере дорожной безопасности. В научных публикациях современное понимание дорожной безопасности основано на системном подходе, в рамках которого дорожное движение рассматривается как взаимодействие трёх ключевых элементов: человек, транспортное средство и дорожная среда [4]. При изучении личности водителя управляющего транспортным средством и его индивидуальных характеристик, можно заключить, что уровень безопасности во многом определяется его психологическими особенностями, выступая важнейшим элементом системы «человек-техника-среда» [11]. Водитель отличается высокой степенью активности на дороге, в связи с чем одной из важнейших задач является изучение его психологических и личностных характеристик и рассмотрение их влияния на обеспечение дорожной безопасности. Особое внимание заслуживает человеческий фактор при управлении автотранспортным средством, т.к. именно от психофизиологического состояния водителя, его особенностей стиля вождения, эмоциональных реакции, склонности к риску, осознанности и внимательности, его регуляторных особенностей зависит вероятность возникновения различных аварийных ситуаций на дороге [3]. Исследования Т.Рэнни (1994) показали, что рискованное вождение зависит от уровней агрессивности, импульсивности, потребности в сильных ощущениях [10]. Исследования П.Уллеберга и Т.Рундмо (2003) подтвердили, что склонность к риску, низкий уровень самоконтроля, выраженная потребность в новизне, являются значимыми предикторами опасного вождения на дороге [14]. Похожие результаты исследования отражены в работе Н.Сюмера (2003), автор отмечает, что особо значимые факторы, выступающие предикторами небезопасного поведения на дороге – склонность к новым ощущениям, агрессивные тенденции и другие личностные особенности оказывают негативное влияние на стиль вождения и степень проявления рискованного поведения на дороге [12]. Исследования Дж.Гросса (2024) позволило утверждать, что особое значение должно уделяться самоконтролю и способности регуляции эмоциональных состояний. Автор доказывает, что люди в процессе когнитивной переоценки (изменении взгляда на ситуацию), имеют более высокие показатели благополучия и соответственно имеют хорошие социальные связи, чем те, кто подавляет свои эмоции [13]. Водители с высоким уровнем самоконтроля, таким образом, демонстрируют более ответственное поведение, склоны соблюдать правила и реже сталкиваются с негативными, опасными ситуациями на дороге, а напротив низкий уровень самоконтроля связан с импульсивным поведением и повышенными ситуациями аварийности [7].

Понятие саморегуляции рассматривается как способность человека управлять своим поведением в соответствии с целями и требованиями ситуации [2]. Исследования показывают, что вождение является по своей природе саморегулируемой деятельностью, требующей постоянной адаптации поведения к изменяющимся условиям дорожной среды. Недостаточный уровень саморегуляции связан с более высокой склонностью к рискованному поведению, включая превышение скорости, агрессивное вождение и невнимательность. Например, было показано, что низкий уровень саморегуляции является предиктором таких опасных форм поведения, как несоблюдение дистанции и агрессивное вождение [8]. Саморегуляция, таким образом, выступает одним из

ключевых психологических механизмов, определяющих безопасность поведения водителя на дороге.

Рассматривая понятие саморегуляции поведения, целесообразно упомянуть концепцию осознанной саморегуляции, разработанной В.И. Моросановой (2004), согласно авторскому определению, саморегуляция рассматривается как система психических процессов, направленных на постановку целей, планирование действий, контроль и оценку результатов деятельности [5].

Методы исследования. Методологическая основа носит комплексный характер и опирается на интеграцию психологических подходов, а именно на субъектно-деятельностный подход С. Л.Рубинштейна, А. Н. Леонтьева, Теорию отношения личности В.Н. Мясищева, Теорию осознанной саморегуляции О.А. Конопкина и Концепцию индивидуального стиля саморегуляции В.И. Моросановой. В исследовании использованы для изучения особенностей соблюдения дорожной безопасности авторские опросники «Соблюдение правил дорожной безопасности для водителей» (Карамян М.Х, Закирова Э.Б.), опросник «Индекс дорожно-транспортных нарушений» (Карамян М.Х, Закирова Э.Б.), регуляторных особенностей – опросник «Когнитивная регуляция эмоций» [6] (N. Garnefski, V. Kraaij, адаптация: О. Л. Писарева, А. Гриценко), методика «Стиль саморегуляции поведения» [5] ССПМ-2020 (В.И. Моросанова).

Результаты и их обсуждение. Всего в исследовании приняли участие 502 респондента, проживающих на территории Республики Узбекистан из них 374 мужчин и 128 женщин, средний возраст участников исследования- 33 года. Полученные в ходе исследования результаты свидетельствуют о наличии взаимосвязей между характеристиками осознанной саморегуляции, стратегиями когнитивной регуляции эмоций и показателями соблюдения дорожной безопасности.

Для выявления взаимосвязей регуляторных механизмов с соблюдением дорожной безопасности был проведён сравнительный анализ групп с различным уровнем соблюдения правил дорожного движения, а также корреляционный анализ. Выраженные различия обнаружены при рассмотрении показателей осознанной саморегуляции поведения. В группе водителей с высоким уровнем соблюдения дорожной безопасности выявлены статистически значимо более высокие показатели планирования целей ($U=27413$, $p<0,05$), программирования действий ($U=24058$, $p<0,05$), оценивания результатов ($U=26803$, $p<0,05$), гибкости ($U=23775$, $p<0,05$), настойчивости ($U=22429$, $p<0,05$) и общего уровня саморегуляции ($U=23635$, $p<0,05$). По шкале «Надёжность» наблюдалось обратное соотношение: средний ранг был выше в группе с низким уровнем соблюдения дорожной безопасности ($U=27758$, $p<0,05$).

Корреляционный анализ подтвердил значимость ряда регуляторных характеристик. Программирование действий отрицательно коррелировало с индексом дорожно-транспортных нарушений ($r_s=-0,192$, $p<0,01$) и положительно – с когнитивным ($r_s=0,113$, $p<0,05$), эмоциональным ($r_s=0,199$, $p<0,05$), поведенческим ($r_s=0,231$, $p<0,01$) компонентами и суммарным показателем отношения к дорожной безопасности ($r_s=0,213$, $p<0,01$). Гибкость была отрицательно связана с индексом нарушений ($r_s=-0,115$, $p<0,01$) и положительно – со всеми компонентами соблюдения дорожной безопасности: когнитивным ($r_s=0,155$, $p<0,01$), эмоциональным ($r_s=0,126$, $p<0,01$), поведенческим ($r_s=0,158$, $p<0,01$) и суммарным показателем ($r_s=0,193$, $p<0,01$). Аналогичная направленность связей обнаружена для настойчивости: с индексом нарушений ($r_s=-0,151$, $p<0,01$), когнитивным ($r_s=0,223$, $p<0,01$), эмоциональным ($r_s=0,180$, $p<0,01$), поведенческим ($r_s=0,176$, $p<0,01$) и суммарным ($r_s=0,251$, $p<0,01$) показателями. Общий уровень саморегуляции также отрицательно коррелировал с индексом нарушений ($r_s=-0,187$, $p<0,01$) и положительно – с когнитивным ($r_s=0,157$, $p<0,01$), эмоциональным ($r_s=0,154$, $p<0,01$), поведенческим ($r_s=0,227$, $p<0,01$) и суммарным ($r_s=0,219$, $p<0,01$) показателями.

Результаты анализа когнитивной регуляции эмоций показали, что при сравнении групп с различным уровнем соблюдения дорожной безопасности статистически значимые различия выявлены по шкалам «Положительная перефокусировка» ($U=26600$, $p<0,05$), «Позитивный пересмотр» ($U=27737$, $p<0,05$) и «Катастрофизация» ($U=26052$, $p<0,05$). По всем трём шкалам средние ранги оказались выше в группе водителей с высоким уровнем соблюдения дорожной безопасности. При сравнении групп по индексу дорожно-транспортных нарушений значимые различия обнаружены по шкалам «Обвинение» ($U=49303$, $p<0,05$), «Положительная перефокусировка» ($U=49752$, $p<0,05$) и «Катастрофизация» ($U=48755$, $p<0,05$).

Корреляционный анализ уточнил характер выявленных взаимосвязей. Положительная перефокусировка отрицательно коррелировала с индексом дорожно-транспортных нарушений ($r_s=-0,118$, $p<0,01$) и положительно – с эмоциональным ($r_s=0,138$, $p<0,01$), поведенческим ($r_s=0,122$, $p<0,01$) компонентами и суммарным показателем отношения к дорожной безопасности ($r_s=0,122$, $p<0,01$). Позитивный пересмотр положительно коррелировал с эмоциональным компонентом ($r_s=0,113$, $p<0,05$) и суммарным показателем ($r_s=0,089$, $p<0,05$). Стратегия принятия была положительно связана с эмоциональным ($r_s=0,121$, $p<0,01$) и поведенческим ($r_s=0,102$, $p<0,05$) компонентами. Для катастрофизации установлены отрицательная связь с индексом нарушений ($r_s=-0,114$, $p<0,05$) и положительные связи с эмоциональным ($r_s=0,098$, $p<0,05$), поведенческим ($r_s=0,107$, $p<0,05$) и суммарным ($r_s=0,101$, $p<0,05$) показателями отношения к дорожной безопасности. Полученные результаты свидетельствуют о наличии связей между отдельными стратегиями когнитивной регуляции эмоций и особенностями дорожного поведения.

Таким образом, программирование действий, гибкость, настойчивость и общий уровень саморегуляции демонстрируют наиболее последовательную связь с показателями дорожной безопасности. В целом результаты исследования показывают, что регуляторные механизмы связаны с соблюдением дорожной безопасности как на

уровне эмоциональной переработки ситуаций, так и на уровне сознательной организации поведения. При этом наиболее последовательные взаимосвязи, как уже было отмечено, выявлены для показателей осознанной саморегуляции, прежде всего программирования действий, гибкости, настойчивости и общего уровня саморегуляции. Это позволяет рассматривать развитие регуляторных навыков как перспективное направление психологической профилактики рискованного поведения водителей.

Выводы и рекомендации. Установлено, что показатели осознанной саморегуляции связаны с соблюдением дорожной безопасности. Наиболее выраженные взаимосвязи выявлены для настойчивости, программирования действий, гибкости и общего уровня саморегуляции. Полученные результаты указывают на значимость целенаправленной организации поведения, последовательной реализации действий и адаптации к изменяющимся условиям дорожной обстановки. Выявлены избирательные взаимосвязи между стратегиями когнитивной регуляции эмоций и показателями дорожной безопасности. Показатели осознанной саморегуляции демонстрируют более систематические взаимосвязи с соблюдением дорожной безопасности по сравнению с показателями когнитивной регуляции эмоций. Это позволяет рассматривать регуляторные характеристики личности как значимое направление дальнейшего изучения психологических факторов безопасного поведения водителей.

Полученные результаты обосновывают целесообразность учёта индивидуальных особенностей саморегуляции и когнитивной переработки эмоциональных ситуаций при разработке программ психологической профилактики нарушений дорожной безопасности.

В качестве рекомендаций целесообразно предусматривать в программах подготовки водителей развитие навыков осознанного планирования действий, прогнозирования дорожных ситуаций, последовательного принятия решений и адаптации к изменяющимся условиям движения. Инструкторам по вождению в процессе обучения рекомендуется использовать специальные упражнения направленные на:

анализ реальных и моделируемых дорожных ситуаций;

на развитие у обучающихся способности оценивать условия движения, выбирать адекватные поведенческие стратегии и контролировать собственные действия в сложных дорожных обстоятельствах.

Специалистам, разрабатывающим программы психологической профилактики нарушений ПДД, рекомендуется включать упражнения на распознавание эмоциональных реакций, анализ мыслей в напряжённых ситуациях, развитие навыков когнитивной переоценки и освоение конструктивных способов эмоциональной саморегуляции. При этом содержание профилактических мероприятий следует соотносить с индивидуальными особенностями водителей и оценивать их эффективность на основе дополнительных исследований.

Список использованной литературы

- [1] Закон Республики Узбекистан, от 19.01.2024 г. № ЗРУ-900 «О дорожном движении» URL: <https://lex.uz/ru/docs/6764456> (дата обращения 05.03.2025)
- [2] Батоцыренов Валерий Батожаргалович Понятие «Саморегуляция»: терминология и основные подходы // Вестник ЗабГУ. 2011. №6. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ponyatie-samoregulyatsiya-terminologiya-i-osnovnye-podhody>
- [3] Коваль, Е. А. Роль человеческого фактора в транспортной безопасности. автомобильный транспорт, (19), 2006, с. 29-31
- [4] Кравченко П.А. и Олещенко Е.М. "Системный подход в управлении безопасностью дорожного движения в Российской Федерации" Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике, no. 2 (75), 2018, с. 14-18.
- [5] Моросанова В. И. Стиль саморегуляции поведения человека // Вопросы психологии. – 2004. – № 2. – С. 45-56.
- [6] Писарева, О. Л. Когнитивная регуляция эмоций / О. Л. Писарева, А. Гриценко // Философия и социальные науки: Научный журнал. – 2011. – №2. – С. 64-69
- [7] Dahlen, E. R. Self-control and individual differences in aggression and risky driving / E. R. Dahlen, R. C. Martin, K. Ragan, M. M. Kuhlman // Accident Analysis & Prevention. – 2012. – Vol. 48. – P. 149-156.
- [8] Dogan E., Rothengatter T., Steg L., & Delhomme P. (2011). Self-regulation and driving behavior. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 14(5), 441-452.
- [9] Pinar Bıçaksız, Türker Özkan, Impulsivity and driver behaviors, offences and accident involvement: A systematic review, Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, Volume 38, 2016, Pages 194-223, ISSN 1369-8478
- [10] Ranney T.A. Models of driving behavior: a review of their evolution. Accid Anal Prev. 1994 Dec;26(6):733-50
- [11] Sagberg, F., Selpi, Bianchi Piccinini, G. F., & Engström, J. (2015). A Review of Research on Driving Styles and Road Safety. Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society, 57(7), 1248-1275.
- [12] Sümer N. Personality and behavioral predictors of traffic accidents: Testing a contextual mediated model // Accident Analysis and Prevention. – 2003. – Vol. 35. – P. 949-964.
- [13] Handbook of Emotion Regulation / ed. by J. J. Gross. New York, 2024. 718 p.
- [14] Ulleberg P., Rundmo T. Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers // Safety Science. – 2003. – Vol. 41. – P. 427-443.